

засад реєстрації суден щодо захисту майнових прав власників та кредиторів і забезпечення прийнятих норм оподаткування судноплавної діяльності на міжнародному рівні [2, с.34].

Подальший розвиток судноплавства України повинен бути пов'язаний з введенням нової системи реєстрацій суден під державним прапором, вдосконалення структури флоту, яка б відповідала тенденціям міжнародних морських перевезень. Саме такі заходи підвищать ефективність функціонування економіки країни.

### **Література**

1. Буркинський Б. В. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт / Б. В. Буркинський, М.І. Котлубай. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. — 406 с.
2. Котлубай О. М. Тенденції розвитку торговельного судноплавства в сучасних умовах / О. М. Котлубай // Экономические инновации. — Вып. 25. — 2006. — С. 34-45.

*Ильиных Ю. М.,*

*студентка 3 курса факультета экономики и менеджмента,  
Международный гуманитарный университет*

### **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА КРУИЗНЫХ УСЛУГ В УКРАИНЕ**

Рынок круизных услуг — самый динамично развивающийся и прибыльный сектор мирового туристического рынка. На протяжении последних сорока лет рынок круизных услуг переживает второе рождение, исследователи говорят даже о некоем «круизном буме» на туристических рынках всех стран мира. Основные лидеры мирового рынка круизных услуг, американские компании Carnival Group, Royal Caribbean International и Princess Cruises, ежегодно обслуживают более 6 миллионов туристов на бортах более 150 комфортабельных круизных лайнеров. Среднегодовые темпы роста сектора мирового рынка круизных услуг составляют около 6-8 % [1].

На сегодняшний день рынок круизных услуг в Украине является относительно неразвитым, что приводит к потере дополнительных финансовых ресурсов, рабочих мест и негативно сказывается на развитии отечественного морехозяйственного комплекса в целом.

Основной проблемой активного, стабильного развития рынка круизных услуг в Украине является отсутствие высокотехнологичной, качественной инфраструктуры. Речь идет и о морских и речных портах, коммунальной инфраструктуре, транспортном сообщении и т.д. Так, даже те морские порты, которые специализируются в обслуживании круизных пассажиров, в первую очередь, в Одессе, Севастополе и Ялте, не имеют возможности принимать суда без ограничения длины, соответствующих современным условиям пассажирских терминалов, транспортного сообщения с центральной частью города, другими вокзалами.

Также важной проблемой следует считать высокую степень риска финансовых капиталовложений в развитие рынка круизных услуг в Украине, что связано с длительной окупаемостью таких инвестиций, их высокой стоимостью.

Еще одна проблема, сдерживающая развитие рынка круизных услуг в Украине, — это отсутствие комфортабельных лайнеров с современной туристической инфраструктурой. В Украине организуются круизы на одном двух небольших судах, как правило, значительного срока эксплуатации, и чаще всего арендованных на время. Они не имеют никаких конкурентных преимуществ по сравнению с иностранными круизными судами, а значит, и возможности успешно конкурировать с ними, ни по цене, ни по качеству. В качестве примера можно рассмотреть судно «Принцесса Елена», которое совершает круговые рейсы по линии Одесса — Стамбул — Одесса. Стоимость круиза составляет приблизительно 755 дол. за чел., а в каютах более низких категорий отсутствует душ и туалет. Такой уровень цен сопоставим со стоимостью европейских круизов линий первого класса, таких как Royal Caribbean International и Mediterranean Shipping Company. Поэтому Украина принимает участие на мировом рынке круизных услуг лишь в роли принимающей территории, что не соответствует ее историческому прошлому и имеющемуся в распоряжении потенциалу. Кроме того, про интерес к украинскому сегменту Черного моря свидетельствует ежегодный, хотя и незначительный рост количества судозаходов круизных лайнеров (табл. 1) [2].

На государственном уровне отсутствует системная поддержка развития отечественного рынка круизных услуг. Действующая законодательная база практически не затрагивает вопросы пред-

оставления круизных услуг, не соответствует нормам международного морского права.

Таблица 1.

Количество судозаходов круизных лайнеров в морские порты  
Украины

| Морской порт | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. |
|--------------|---------|---------|---------|---------|
| Одесса       | 58      | 72      | 73      | 78      |
| Ялта         | 61      | 65      | 67      | 72      |
| Севастополь  | 59      | 45      | 45      | 31      |

Также лимитирующими факторами развития рынка круизных услуг в Украине являются высокие портовые сборы, отсутствие полноценного взаимодействия всех участников рынка, рекламы отечественного круизного продукта Украины на главных рынках Европы и Северной Америки.

Учитывая вышеуказанные проблемы, сдерживающие развитие рынка круизных услуг в Украине, и в условиях его перспективности, особую важность приобретают возможные пути их решения. К ним необходимо отнести такие:

- модернизация портовой и городской инфраструктуры туристических морских центров для приема пассажиров круизных судов, совершенствование организации таможенных мероприятий по оформлению круизных пассажиров;
- поиск инвесторов, готовых финансировать развитие украинского сегмента круизного рынка;
- поддержка со стороны государства, прежде всего в сфере создания благоприятного налогового, таможенного, пограничного, инвестиционного климата для развития отечественного круизного бизнеса;
- обеспечение возможности строительства новых современных круизных крупно– и малотоннажных судов с использованием долгосрочного ипотечного кредита под залог самого судна;
- создание морского кластера, аккумулирующего ресурсы отечественных судоходных компаний, морских портов, туристических фирм, банков, государственных структур и т.д. в целях развития национального морского пассажирского флота и круизного бизнеса;

— применение механизмов государственно-частного партнерства, в том числе передача пассажирских терминалов в концессию.

Таким образом, указанные пути разрешения имеющихся проблем в сфере развития рынка круизных услуг в Украине позволят создать необходимые условия для увеличения количества судозаходов иностранных и отечественных круизных лайнеров.

### **Литература**

1. Cruise market growth [Electronic data] — Mode of access: <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>.
2. Тищенко Е. Круизы Черного моря: маршруты, динамика, тенденции / Е. Тищенко // Порты Украины — № 8. — 2008. — С.15-16.

**Цихисели Л. Р.,**

*студентка 5 курса социально-правового факультета,  
Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

## **ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА В УКРАИНЕ**

Тенденцией современной экономики является быстрые темпы развития такой ее отрасли как туризм. Одним из наиболее динамично развивающихся видов туризма в мире является морской круизный туризм. Анализ мирового рынка морского туризма показывает, что существует тенденция ежегодного увеличения туристов, желающих осуществить морские путешествия на 10 %.

Любое государство, обладающее морскими портами и имеющее многовековую историю, прилагает максимум усилий для развития этого перспективного направления туристского бизнеса, который не только связан с высокой экономической эффективностью инвестиционных вложений, но и является весомой характеристикой политической стабильности государства, способом укрепления его имиджа на международном рынке [3].

Интенсивность развития глобального круизного судоходства на основе увеличения провозной способности и структуризации качества услуг ведущими мировыми операторами резко расходится с игнорированием этого процесса в Украине. Ни институциональные транспортные организации, ни предпринимательские структуры не учитывают, что поворотные точки в практи-